

# Renaissance der Straßenbahn als Stadt-Umland-Bahn in Deutschland

**BI umweltverträgliche Mobilität im Schwabachtal e. V.**  
am 20. November 2025 in Buckenhof

***Prof. Dr. Andreas Kagermeier (VCD Landesverband Bayern)***

# Über den Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V.

- „Ökologischer“ Verkehrsclub VCD gemeinnütziger Umweltverband
- Einsatz für umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität
- Der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Wünschen für ein mobiles Leben steht im Mittelpunkt
- Seit 1986 Einsatz für gerechtes und zukunftsfähiges Miteinander zwischen allen Menschen auf der Straße – egal, ob sie zu Fuß, auf dem Rad, mit Bus und Bahn oder dem Auto unterwegs sind
- Bundesweit rund 55.000 Mitglieder, davon 8.000 in Bayern
- Vor Ort: Regionalverband Nürnberg mit Kreisgruppe Erlangen (ER & ERH)







## Zur Person

---

- \* in Cham / Opf.
- Studium Geographie mit Schwerpunkt Stadtentwicklung in Erlangen
- Zivilgesellschaftliches Engagement bei BUND Bayern, ADFC und VCD
- Berufliche Tätigkeit an verschiedenen Universitäten (Passau, München, Bayreuth, Paderborn, Trier)
- Berufliche Schwerpunkte u. a. auch im Bereich Radverkehr und ÖPNV
- Seit 2023 im zivilgesellschaftlichen Un-Ruhestand





# AGENDA

---

- Einige Aspekte zur Geschichte der Straßenbahn
- Renaissance der Straßenbahn als Stadtbahn
- Karlsruher Modell der Stadt-Umland-Bahn
- Weitere Referenzstädte Deutschland
- Blick über die Grenzen (nach Frankreich)
- Schlussfolgerung

# Geschichte Straßenbahn

- Erste Blütezeit 1880er bis 1930er Jahre
- Deutschland: BOStrab  
(Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen – 1938)
- Meist kein eigener Gleiskörper
- Ab 1950er: Rückgang global von über 1.000 auf 300
- USA: Rolle von Automobilunternehmen bei Verbussung



# DER AUFSTIEG DES AUTOMOBILS

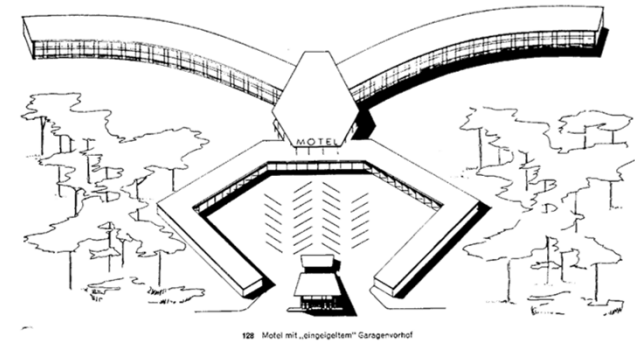
---



Quelle: James Thoen Copenhagenize 14. September 2021

# Kurzer verkehrspolitischer Rekurs

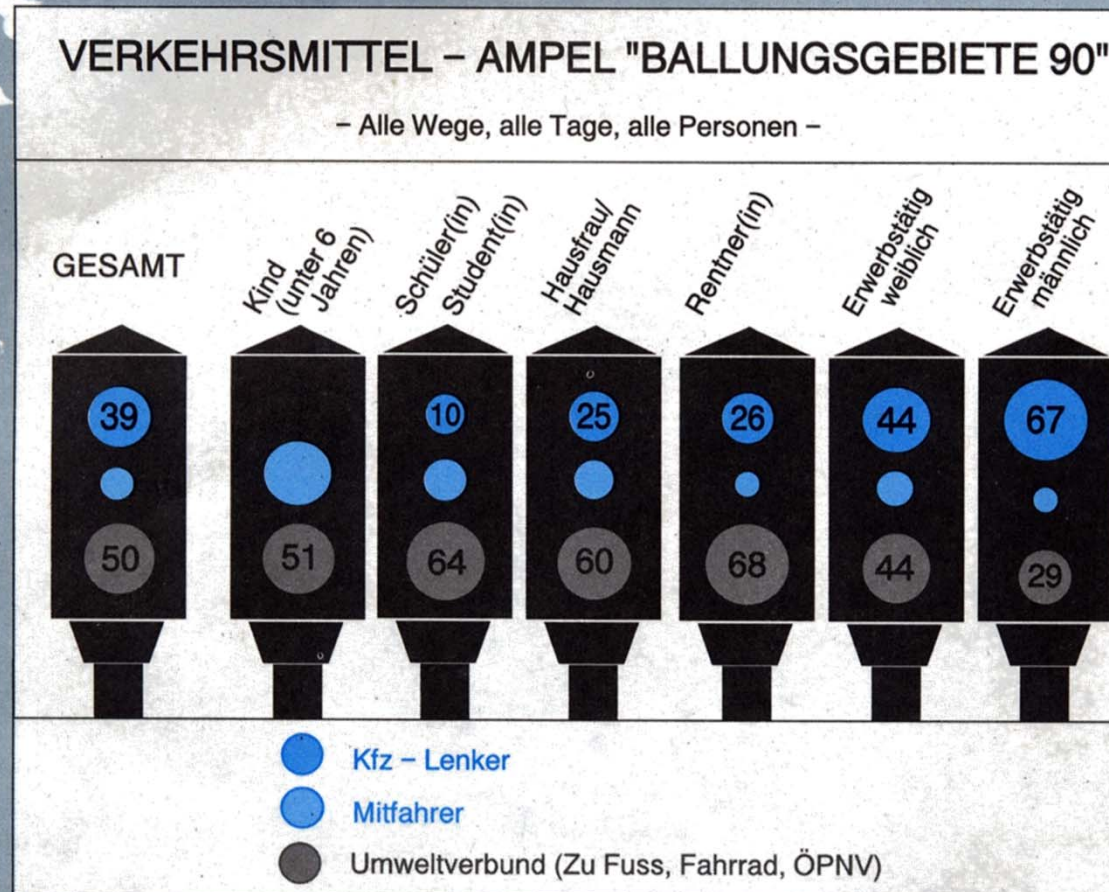
- Charta von Athen (1933)
- Leitbild **Autogerechte Stadt** (Reichow 1959)
- Mythische Überhöhung des privaten Automobils
- Dominanz des Straßenbaus
- Verbussung
- ÖPNV auf -1-Ebene (U-Bahnen)
- Fördervoraussetzung: eigener Gleiskörper (bis 2020)



Quelle: Reichow 1959



# Verkehrsmittel-Ampel



## Die moderne Verkehrsplanung: Von Männern für Männer

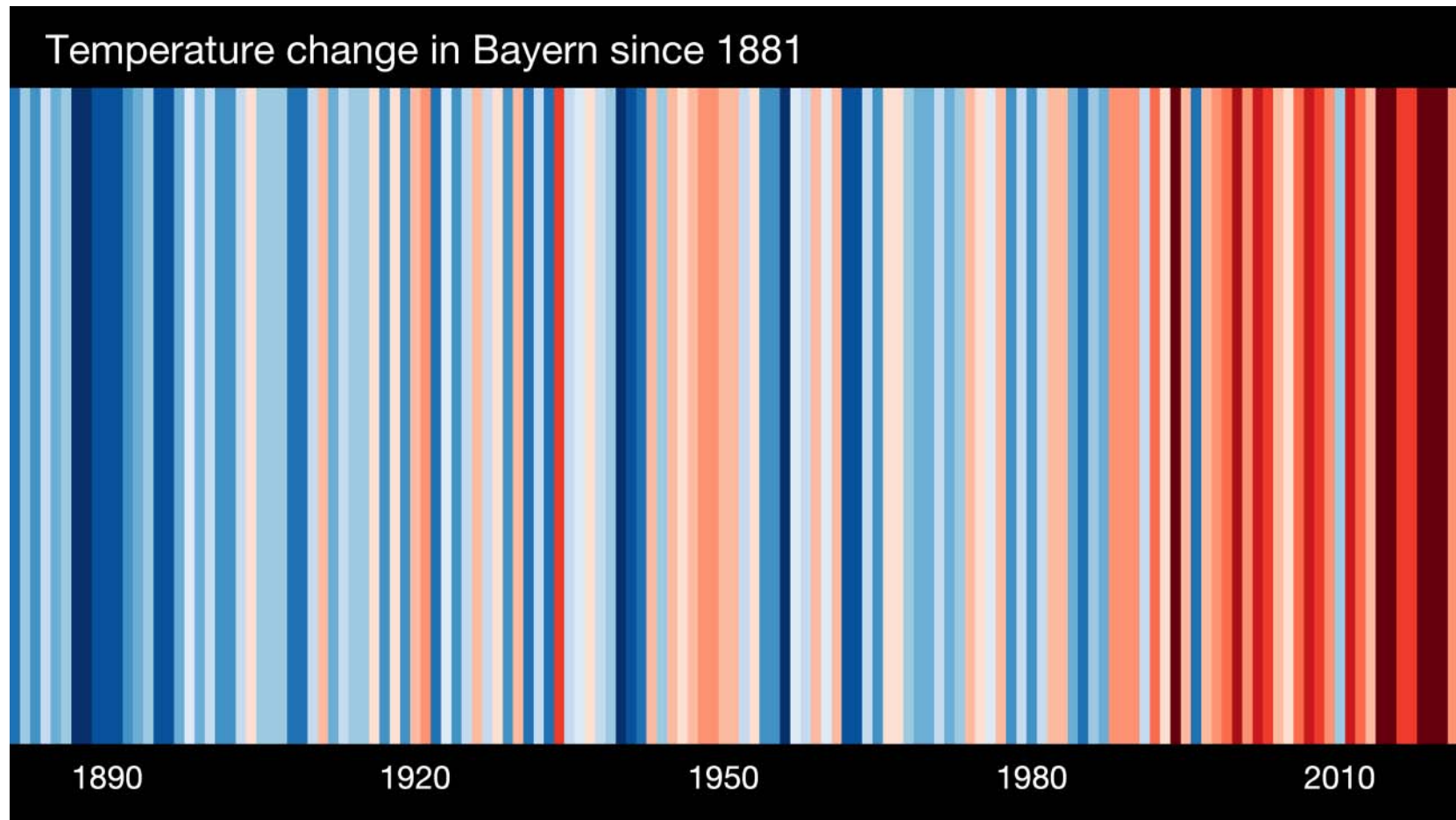
In der Planung des Verkehrs dominieren und profitieren vor allem Männer  
 Foto: Christopher Gland/MOMENT.at/CC-BY-SA 3.0

/ Johannes Gress  
 / 11. Januar 2022



Quelle: Socialdata: 21 gute Gründe

# Globale Erwärmung als Herausforderung



Quelle: <https://showyourstripes.info/l/europe/germany/bayern>

# Renaissance der Straßenbahn

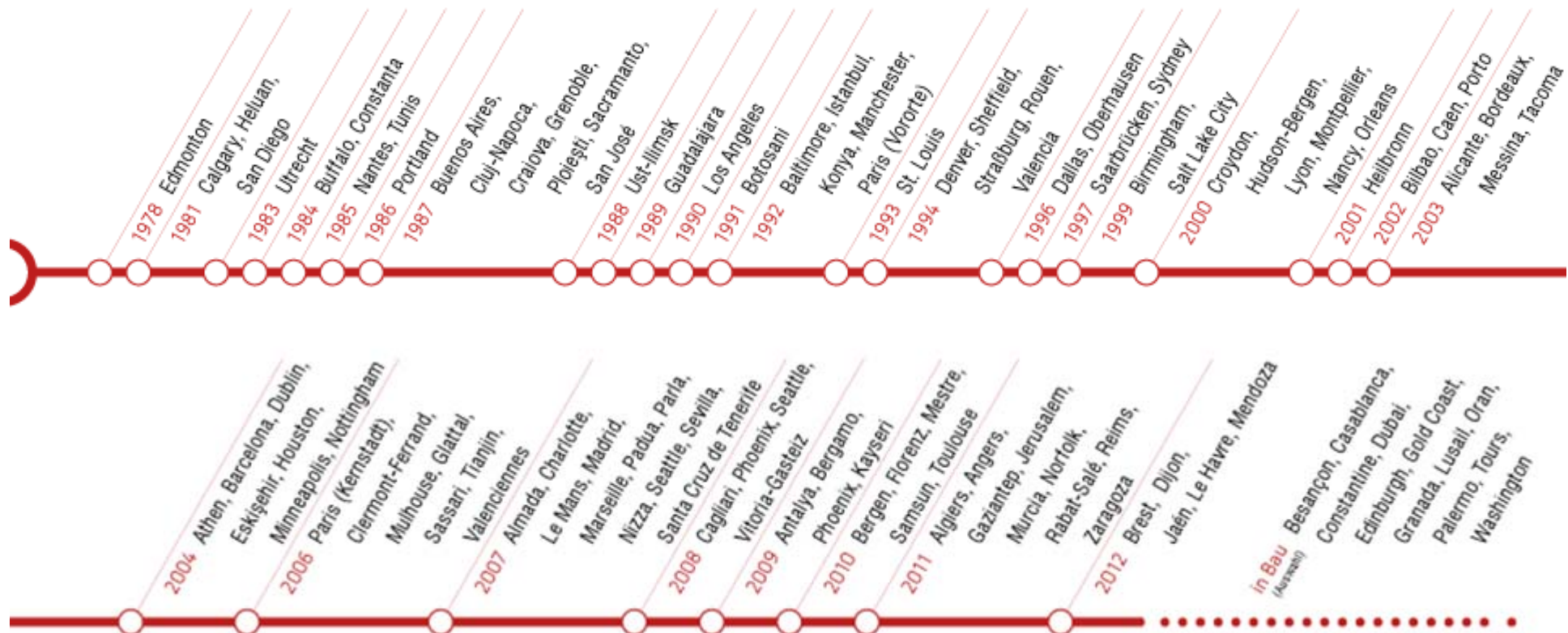
- Amerika 70er / 80er: Light Rail Vehicle
- Frankreich:  
1986–2006 staatliche Zuschüsse für Neubau /  
Entwicklung standardisierte Fahrzeuge  
Nantes (1984) – Grenoble (1987) – Paris (1992)  
– Strasbourg (1994)
- Deutschland:  
seit Ende 70er Jahre:  
Ausbau verbliebener Straßenbahnsysteme  
ab 1990: Erneuerung der ostdeutschen Systeme  
Niederflurfahrzeuge
- Seit 1990er Jahre: weltweite Neugründungen
- Globaler Süden: aus Kostengründen oft Bus Rapid Transit



Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Renaissance\\_der\\_Straßenbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Renaissance_der_Straßenbahn)



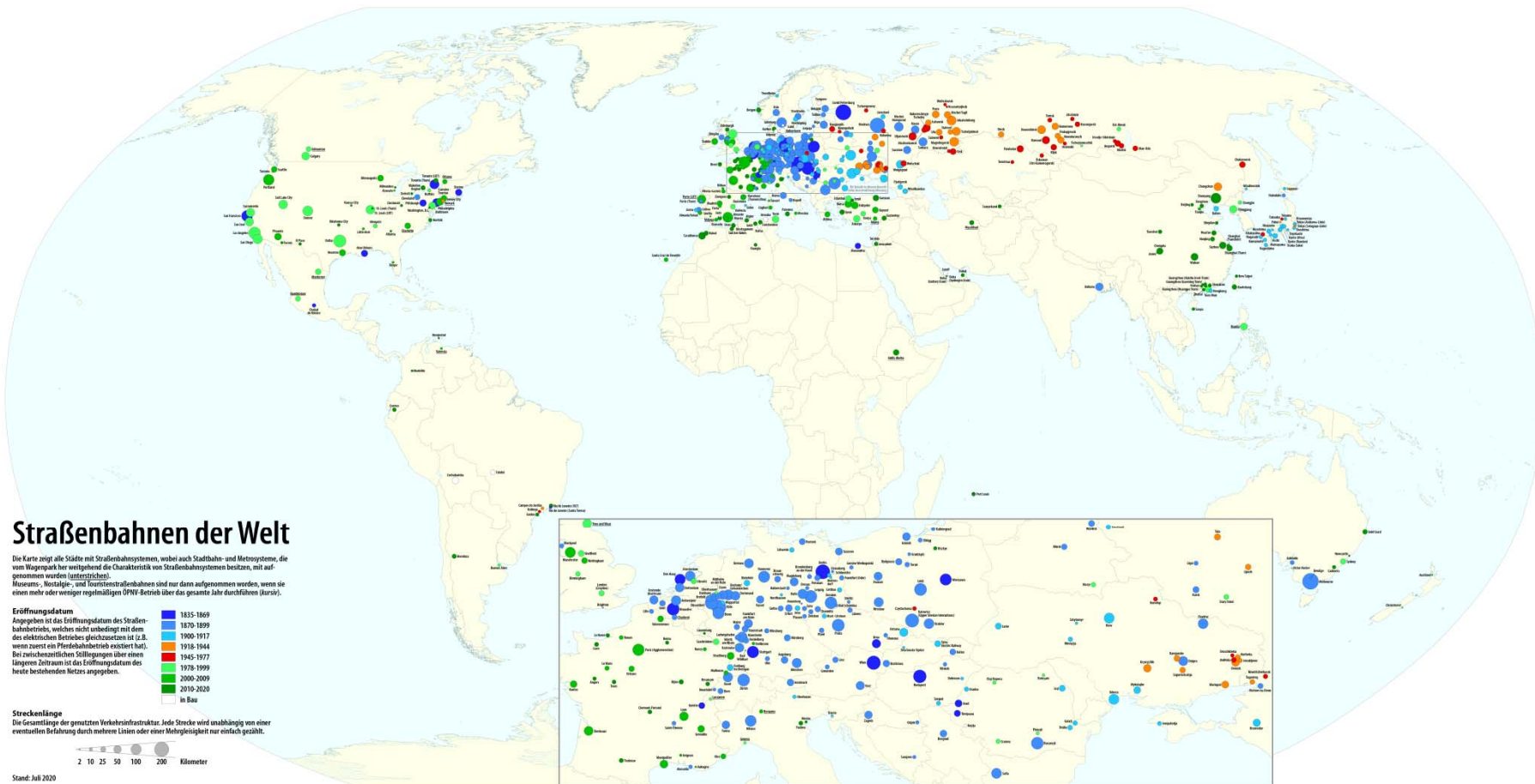
# Renaissance der Straßenbahn (Stadtbahn)



Quelle: <https://www.strassenbahn-bremerhaven.de/warum-strassenbahn/die-renaissance-der-strassenbahn/>



# Renaissance der Straßenbahn (Stadtbahn)



Quelle: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:World\\_Tramway\\_Map.png/](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:World_Tramway_Map.png/) (Dörrbecker)

# Renaissance der Straßenbahn: Frankreich



1975



2012

Quelle <https://www.strassenbahn-bremerhaven.de/warum-strassenbahn/die-renaissance-der-strassenbahn/>

## „Schienenbonus“ / Vorteile Straßenbahn (Stadtbahn)

---

- höherer empfundener Fahrkomfort
- (meist) kürzere Fahrtzeit
- bessere Sichtbarkeit des Verkehrsangebots im Stadtbild
- Kapazität
- Verlässlichkeit (eigene Gleise)
- Langlebigkeit

### Versus (Nachteile)

- Hohe Investitionskosten
- Geringere Flexibilität
- Bauzeit

# Straßenbahnen / Stadtbahnen in Deutschland



Quelle: <https://www.urbanrail.net/eu/de/germany.htm>



# Straßenbahnen in Deutschland



München



Stuttgart



Ostdeutschland



# Straßenbahnen in Deutschland: Freiburg



Photos: eigene Aufnahmen



# Bezug: Ostast Stadt-Umlandbahn Erlangen



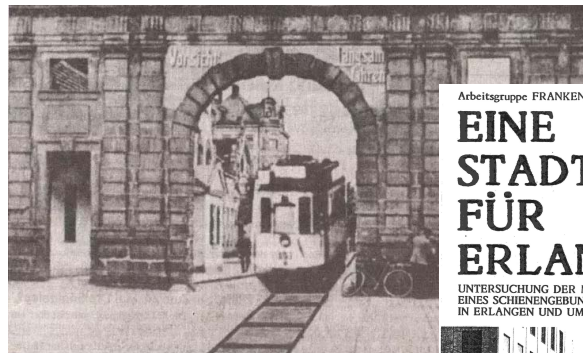
Bürgerentscheid am 9.Juni 2024 (52,4 %)

Photos: eigene Aufnahmen

<https://www.fraenkischertag.de/lokales/hoechstadt-herzogenaurach/verkehr/schon-vor-ueber-100-jahren-sollte-erlangen-eine-stadtbahn-bekommen-wie-die-stub-art-234382>

Kagermeier: Renaissance der Straßenbahn

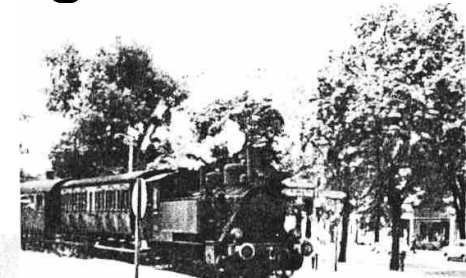
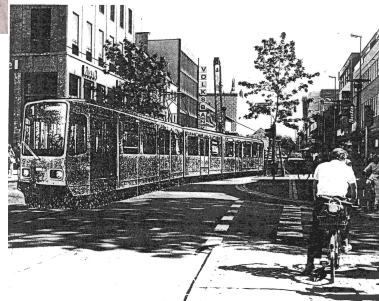
# Bezug: Ostast Stadt-Umlandbahn Erlangen



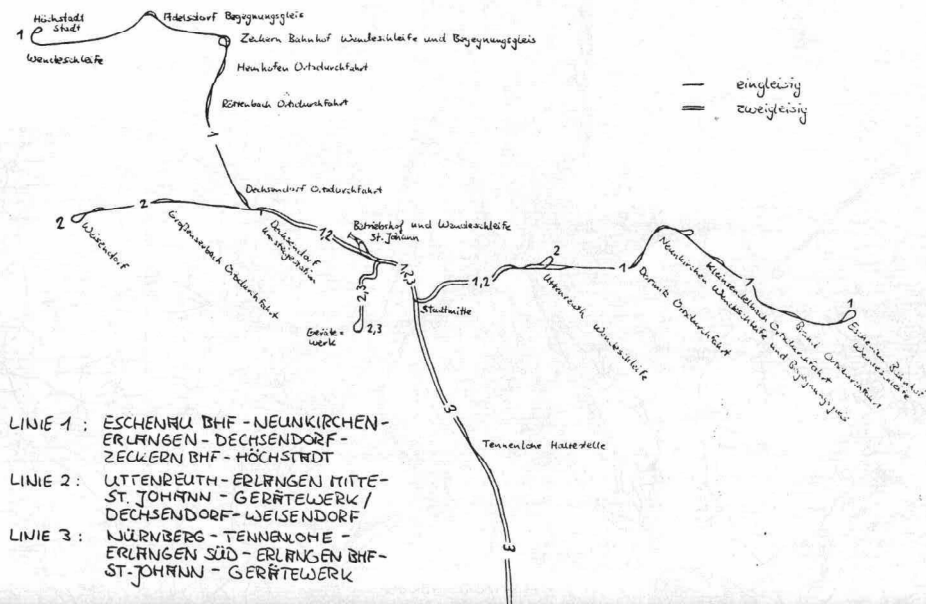
Arbeitsgruppe FRANKEN-PLAN - Kinski/Schmidt/Berthold

## EINE STADTBAHN FÜR ERLANGEN

UNTERSUCHUNG DER MÖGLICHKEITEN  
EINES SCHIENENGEBUNDENEN NAHRVERKEHRS  
IN ERLANGEN UND UMLAND



LINIENFÜHRUNG UND GLEISNE  
DER STADTBH.  
- GROßE LÖSUNG -



- Anfang 20. Jahrhundert
- 1985: FrankenPlan

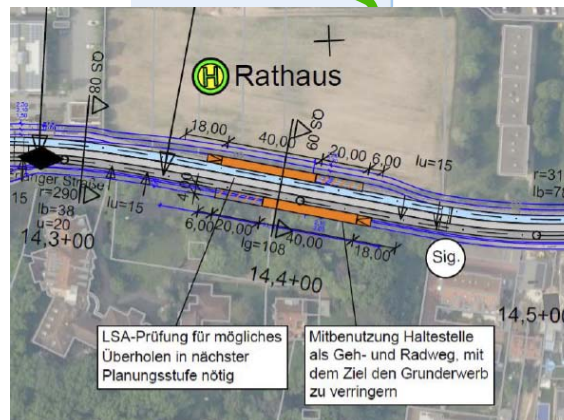
Quellen: <https://forchheim.bund-naturschutz.de> & <https://www.fraenkischertag.de/>

Kagermeier: Renaissance der Straßenbahn



# Bezug: Ostast Stadt-Umlandbahn Erlangen

- 2015: Bürgerentscheid ERH
- 2018: Initiative Ostast StUB LIBOS (Landkreisübergreifendes Interkommunale Bündnis Ostast StUB)
- 2021 => Initiative „StUB im Schwabachtal“
- 2023: 1. Ostast-Forum
- 2024: 2. Ostast-Forum



Quellen: [https://www.stadtumlandbahn.de/fileadmin/Dokumente/Ostast-Forum/ZVStUB\\_20241024\\_PP\\_2.Ostastforum\\_ZVStUB.pdf](https://www.stadtumlandbahn.de/fileadmin/Dokumente/Ostast-Forum/ZVStUB_20241024_PP_2.Ostastforum_ZVStUB.pdf)

Kagermeier: Renaissance der Straßenbahn

# Bezug: Ostast Stadt-Umlandbahn Erlangen



Photos: eigene Aufnahmen

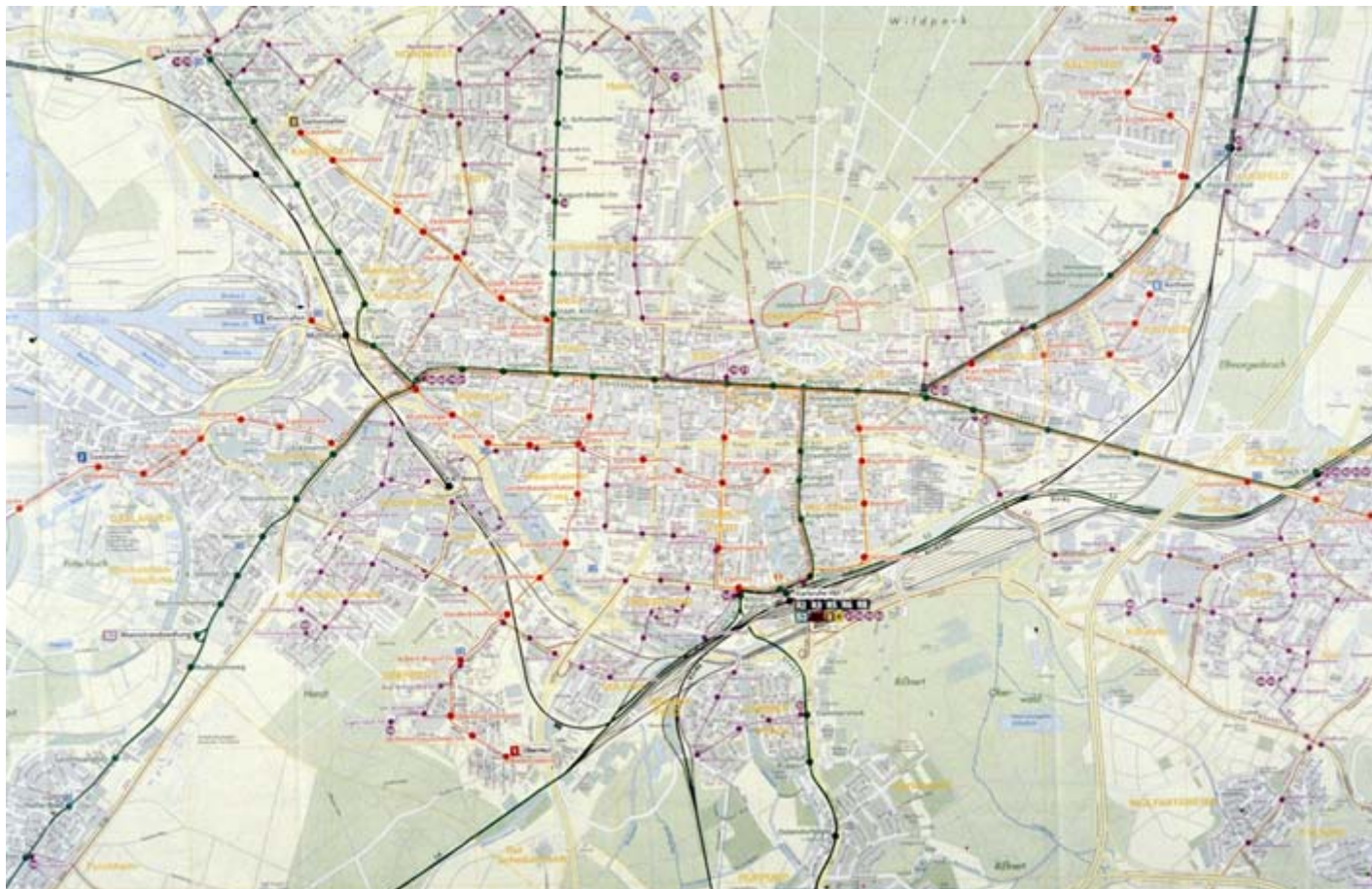


# Karlsruhe: die „Mutter“ der Stadt-Umland-Bahn



Photos: eigene Aufnahmen

# Karlsruher Modell: Entstehung



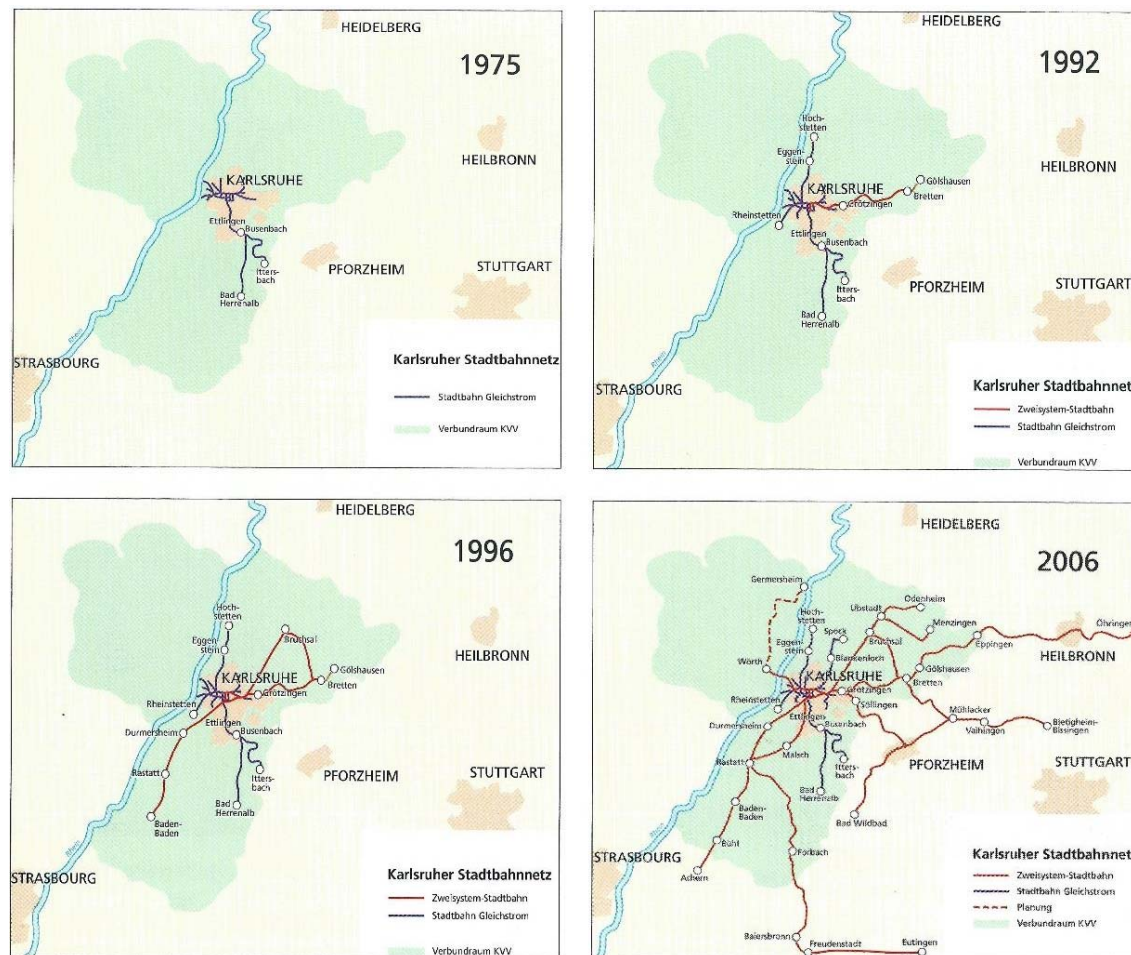
Quelle: Verkehrsbetriebe Karlsruher (VBK)



# Karlsruher Modell: Grundprinzipien

- Nutzung von DB-Trassen (2-System-Fahrzeuge)
  - EBO (15kV Wechselspannung)
  - BOStrab (750V Gleichspannung)
  - Voraussetzung: Normalspur (1.435 mm)
- Neubau von Haltestellen (Ausschleifung)
- Durchbindung in Innenstadt
- Systematische Ampel-Bevorrechtigung (Beschleunigung)
- Takt / Fahrzeuge (2,65m) / Tarif

# Karlsruher Modell: Netzentwicklung



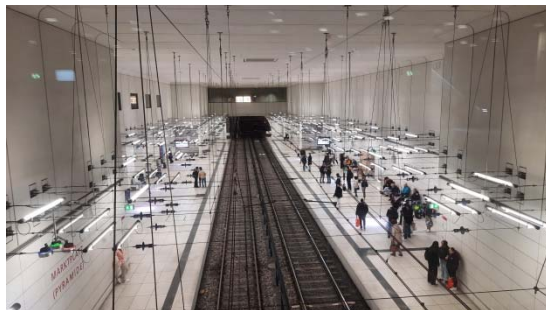
# Karlsruher Modell: Durchbindung Innenstadt



Photos: eigene Aufnahmen



# Karlsruher Modell: Tunnel Fußgängerzone

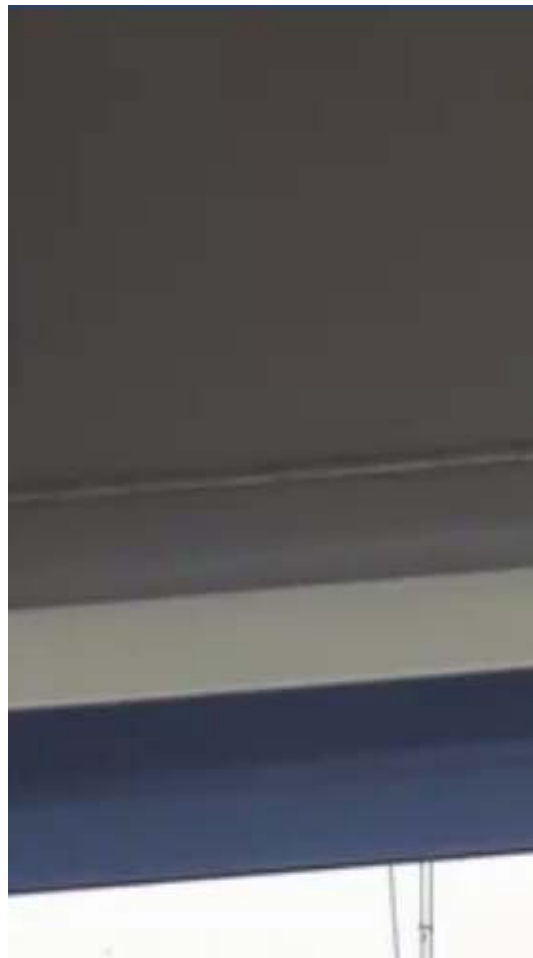


Photos: eigene Aufnahmen



# Karlsruher Modell: Tunnel Fußgängerzone

---



Photos: eigene Aufnahmen

# Karlsruher Modell: Verknüpfung DB



Photos: eigene Aufnahmen

# Karlsruher Modell: Verknüpfung DB

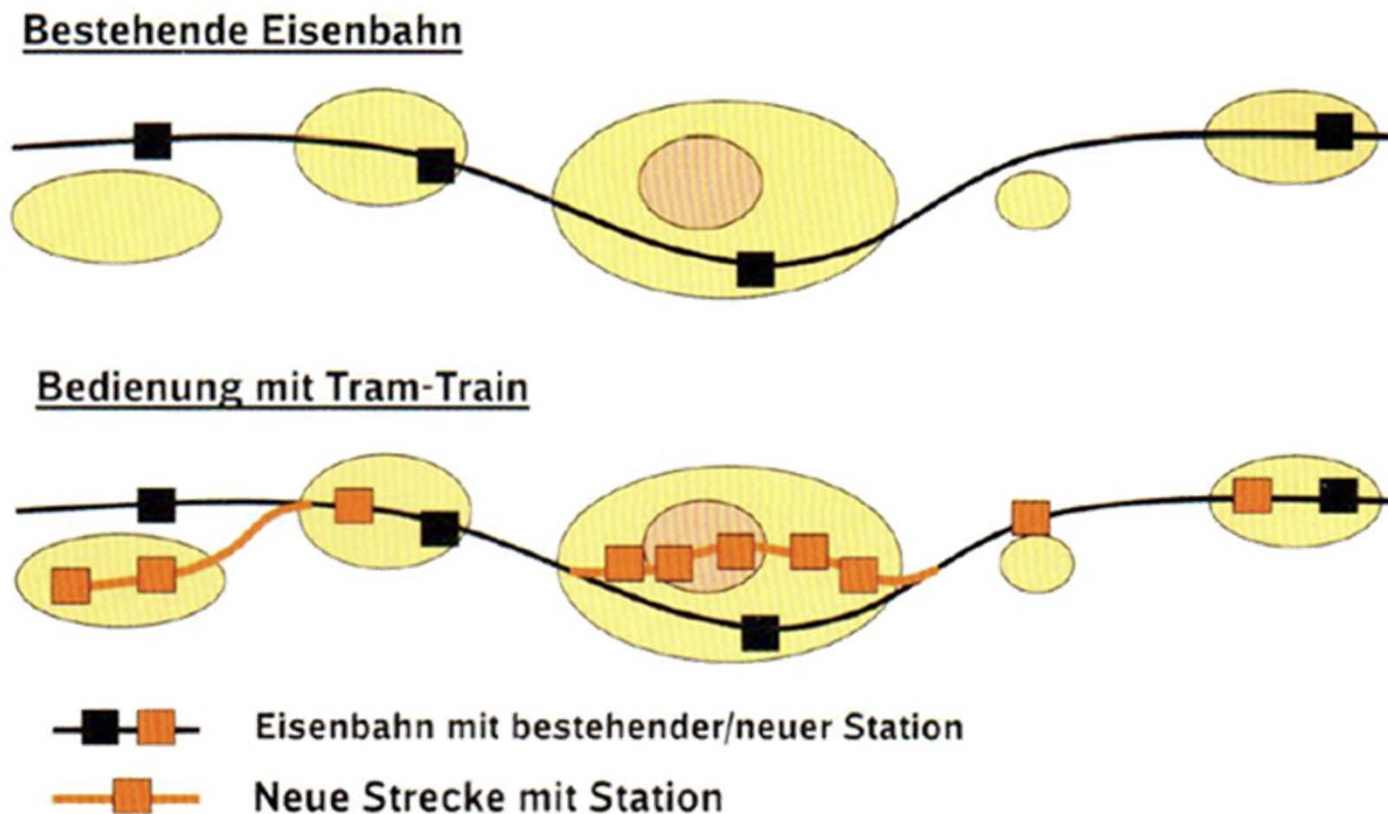


Quelle: Förster 2021 "Karlsruher Modell: Blaupause für Rhein-Ruhr", Bochum 2019, S. 18

Kagermeier: Renaissance der Straßenbahn



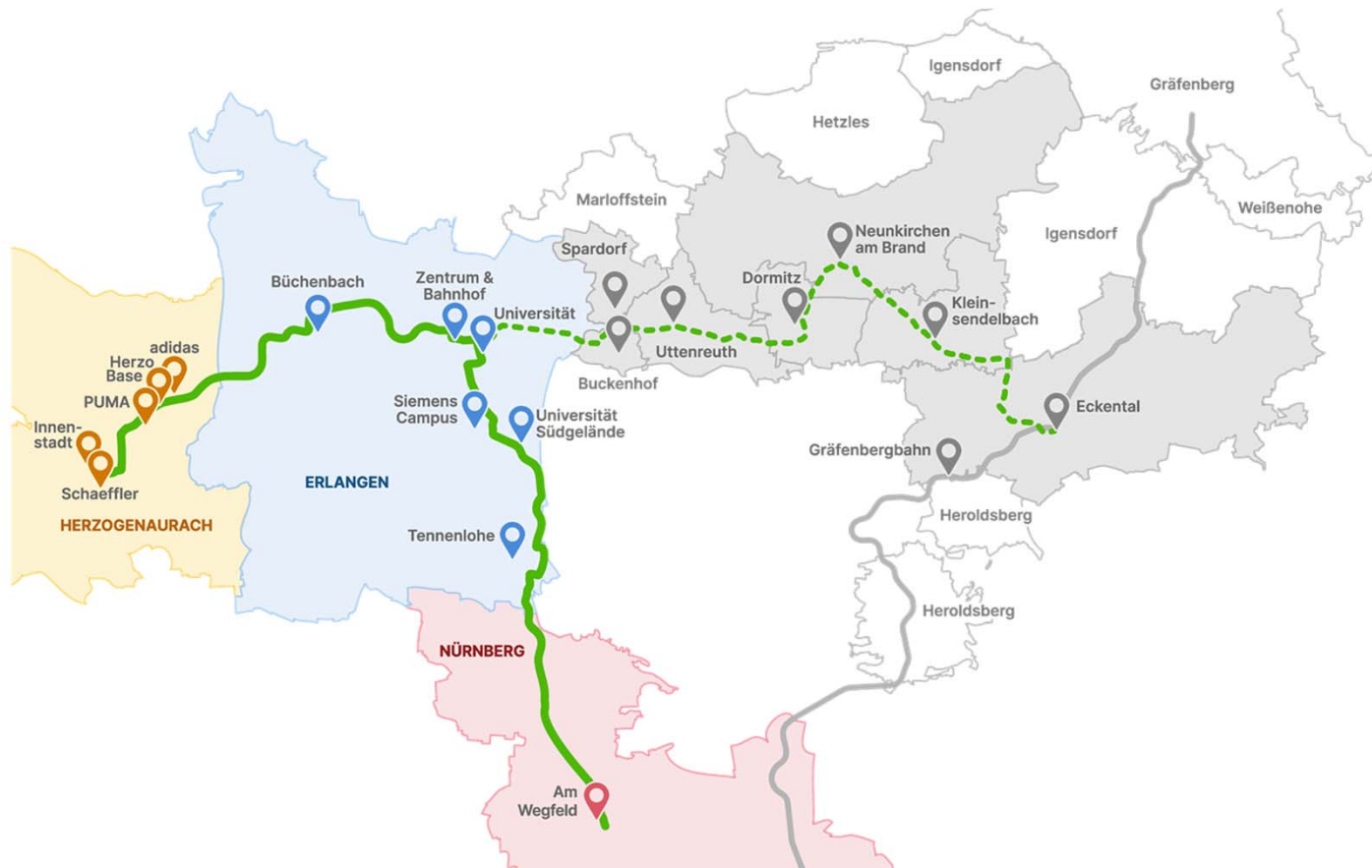
# Karlsruher Modell: Ausschleifen



Quelle: Förster (2021): Blaupause für Rhein-Ruhr, S. 17



# EXKURS: Bezug StUB-Ostast



Quelle: <https://www.stadtumlandbahn.de/strecke/ostast/>

Kagermeier: Renaissance der Straßenbahn

# Karlsruher Modell: Ausschleifen (Kreuzungen)



Streckenbeispiel: Hochstetten (S1 / S11)  
1989



Photos: eigene Aufnahmen



# Karlsruher Modell: Ausschleifen



Photos: eigene Aufnahmen



# Karlsruher Modell: Ausschleifen Ortslagen

---



Photos: eigene Aufnahmen

# Karlsruher Modell: Ausschleifen Ortslagen

---



Photos: eigene Aufnahmen



# Karlsruher Modell: Haltestellen



Photos: eigene Aufnahmen



# Karlsruher Modell: Haltestellen

---



Photos: eigene Aufnahme

# Karlsruher Modell: Ausschleifen (Führung)

---



Photos: eigene Aufnahmen

# Karlsruher Modell: Ausschleifen (Führung)

---



Photos: eigene Aufnahme



# Exkurs: Amsterdam Zuid – Uithoorn [2024] (Führung)



Photos: eigene Aufnahme



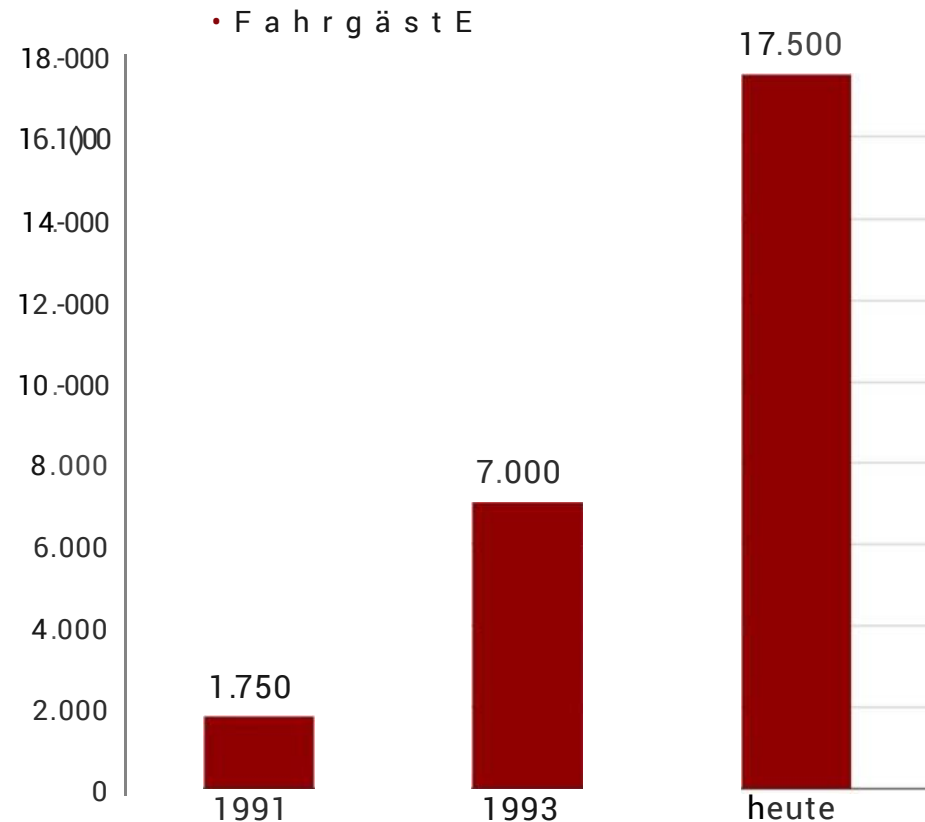
# Exkurs: Amsterdam Zuid – Uithoorn [2024] (Führung)



Photos: eigene Aufnahme

# Karlsruher Modell: Modal Shift KA – Bretten

- ..... Auf einen Schlag 4x so viele Fahrgäste wie vorher
- ..... Bis heute Verzehnfachung der Fahrgastzahlen
- ..... Über 70% haben Start und Ziel entlang der Stadtbahn und brauchen nicht umzusteigen
- ..... 40% der Fahrgäste sind vorher mit dem Auto gefahren
- ..... Bequemlichkeit entscheidend für den Umstieg vom Auto auf die Bahn



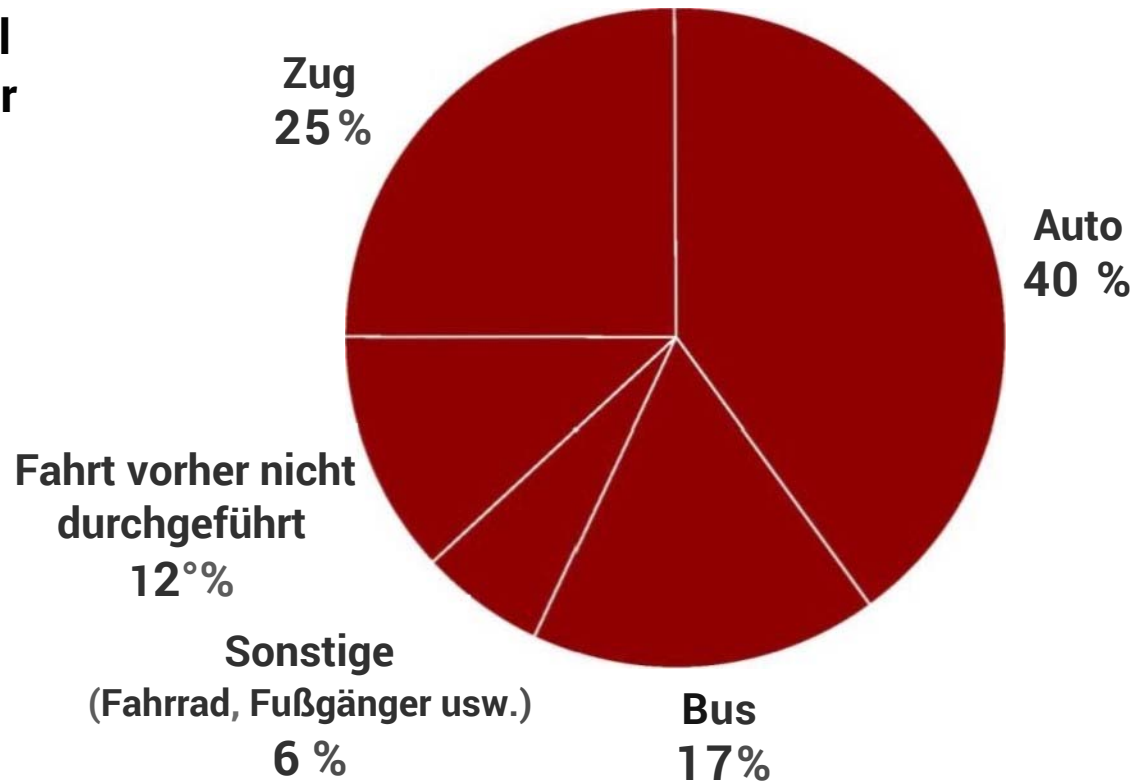
Quelle: Heipp (2015): Zukunft der Region durch nachhaltige Verkehrsentwicklung

Kagermeier: Renaissance der Straßenbahn



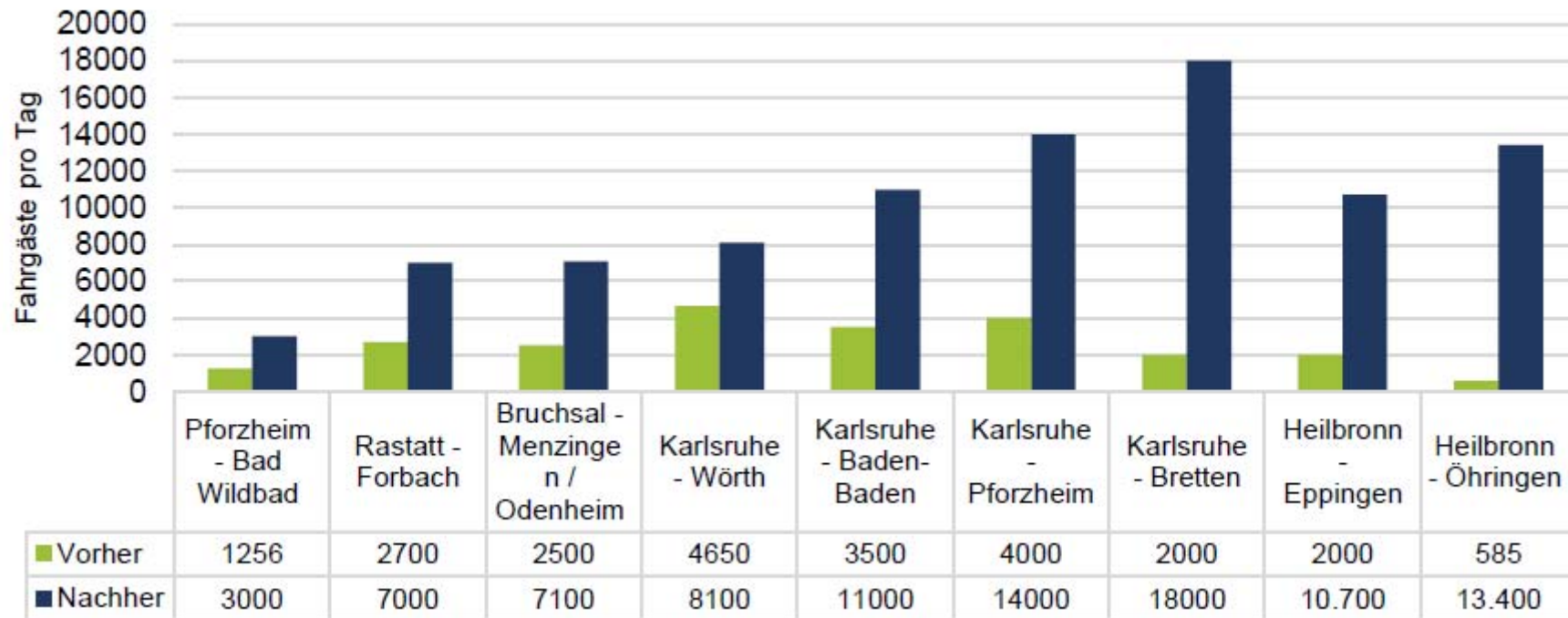
# Karlsruher Modell: Modal Shift KA – Bretten

**Welches Verkehrsmittel  
haben die Fahrgäste vor  
Einführung des  
Stadtbahnsystems  
benutzt?**



# Karlsruher Modell: Fahrgastzahlen

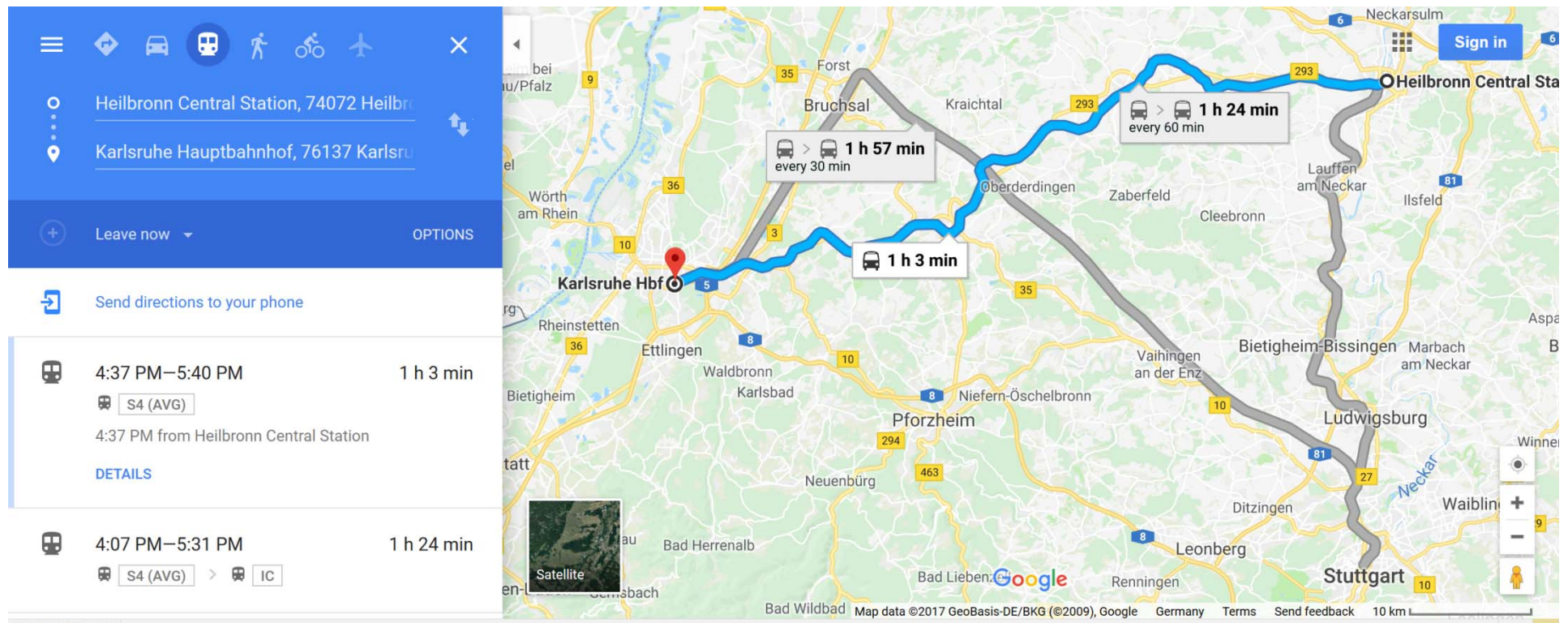
Entwicklung der Fahrgastzahlen



Quelle: Förster 2021 "Karlsruher Modell: Blaupause für Rhein-Ruhr", Bochum 2019, S. 23

Kagermeier: Renaissance der Straßenbahn

# Karlsruher Modell: „Satellit“ Heilbronn

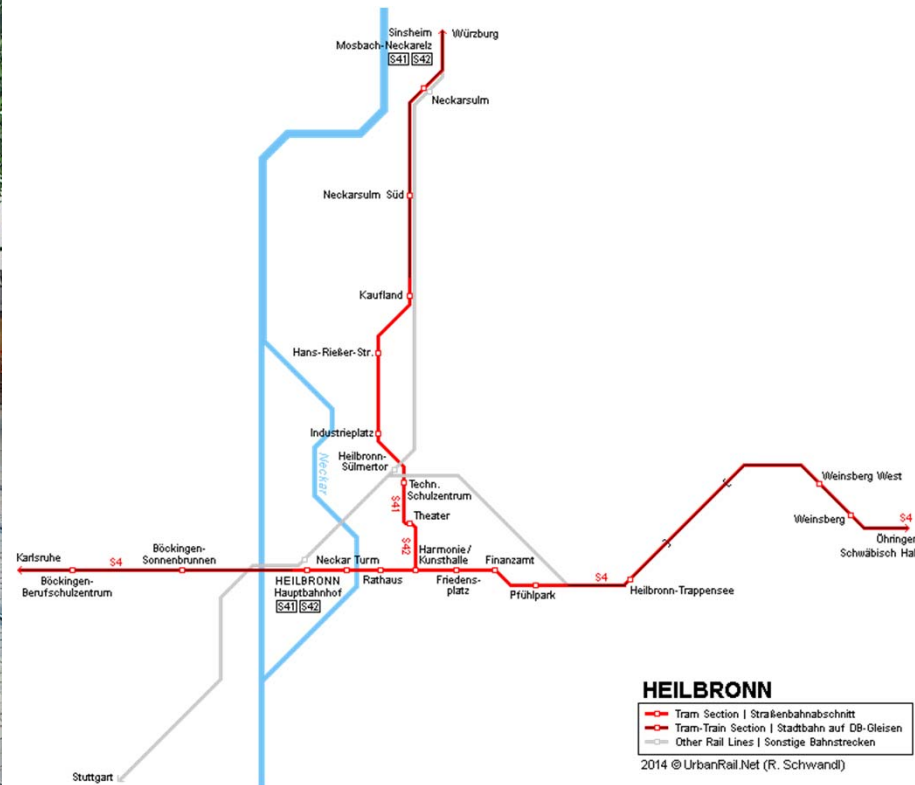


Quelle: Google Maps (≈80 km mit Pkw)

Kagermeier: Renaissance der Straßenbahn



# Karlsruher Modell: „Satellit“ Heilbronn



Quelle: <https://www.urbanrail.net/eu/de/hn/heilbronn.htm> / Photos: eigene Aufnahmen

Kagermeier: Renaissance der Straßenbahn

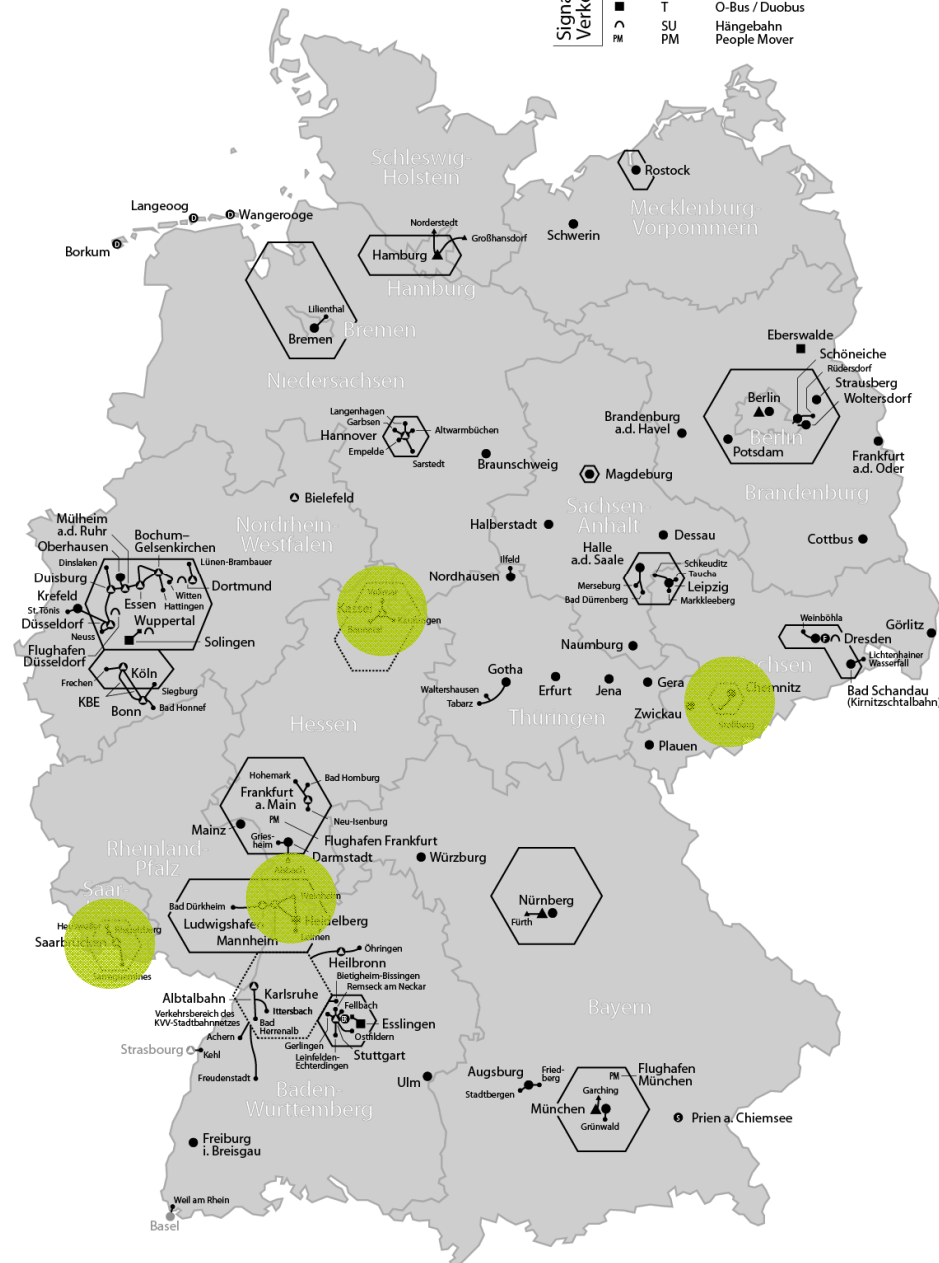


# Weitere Stadt-Umland-Bahnen in Deutschland

## Deutschland

### Streckengebundene Nahverkehrssysteme

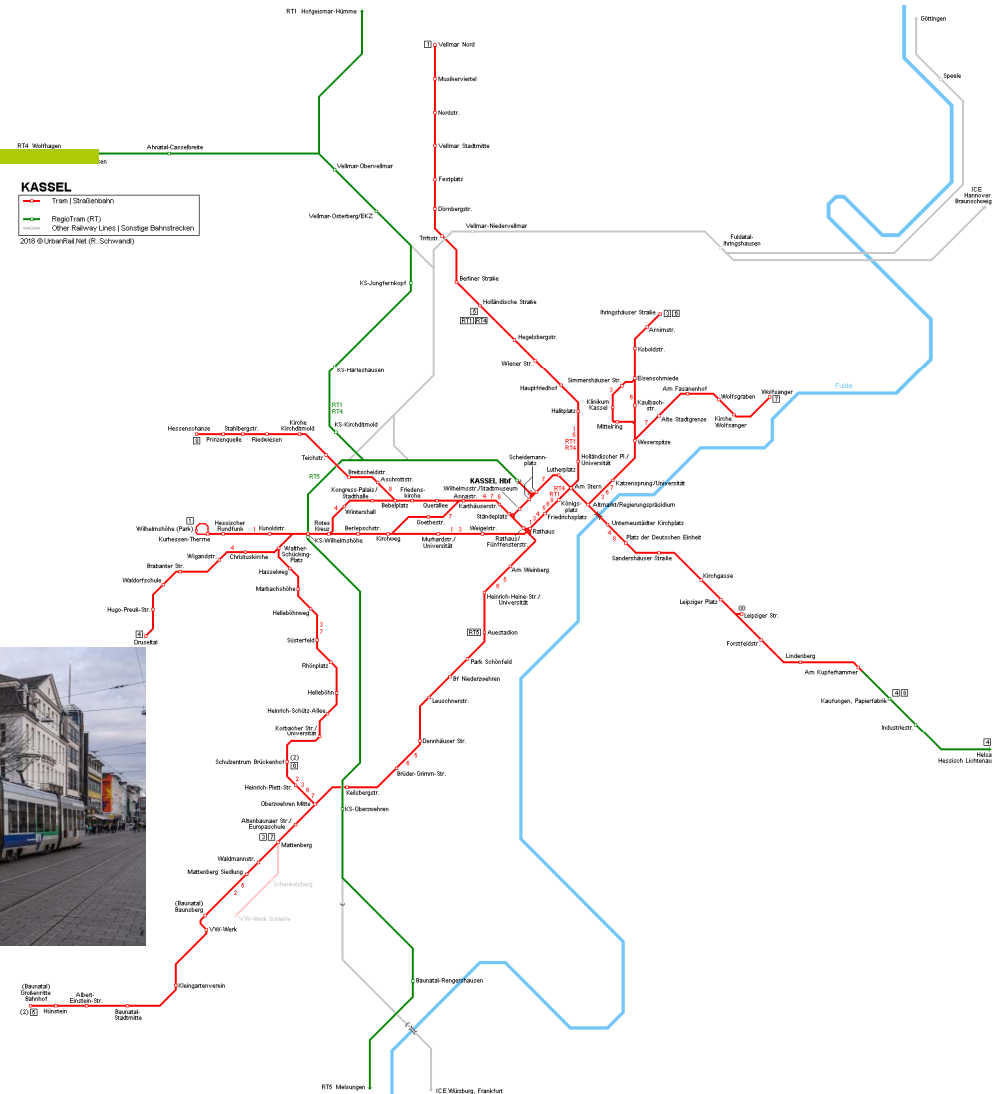
Signaturen und Verkehrssysteme	
○ SB	S-Bahn-Netz / TramTrain-Netz
▲ M	Metro
● E	Straßenbahn / Überlandstraßenbahn
● IE	Stadtbahn (zumeist mit Straßenbahn)
● P	Diesel-/Dampf-/Zahnrad-/Standseilbahn mit ÖPNV-Charakter
●●●● DSERF	O-Bus / Duobus
■ T	Hängeseilbahn
● SU	People Mover
PM	



Quelle: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:OePNVSystemeDeutschland.png> (Dörbecker)

# Kassel: Regio-Tram

- 2-System-Fahrzeuge (K'he)
- Nahverkehrseisenbahnlinien werden am Hbf. in Stadtbahnnetz eingeschleift
- Start 2007; Ausbau bis 2015

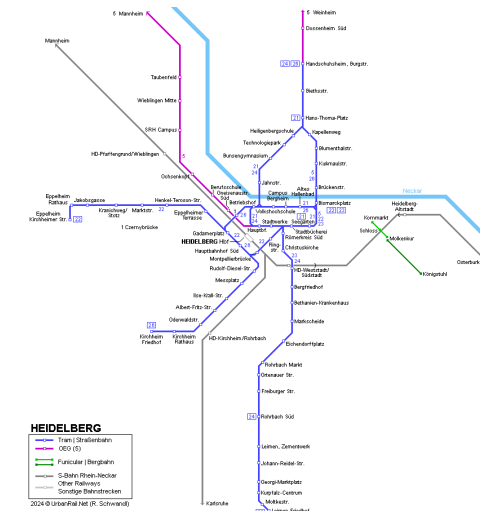
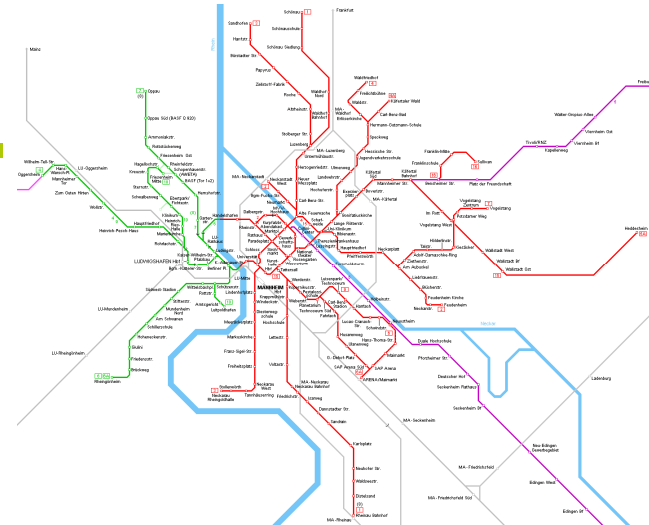


Quelle: <https://www.urbanrail.net/eu/de/ks/kassel.htm> / [https://de.wikipedia.org/wiki/RegioTram\\_Kassel](https://de.wikipedia.org/wiki/RegioTram_Kassel)



# Heidelberg – Mannheim

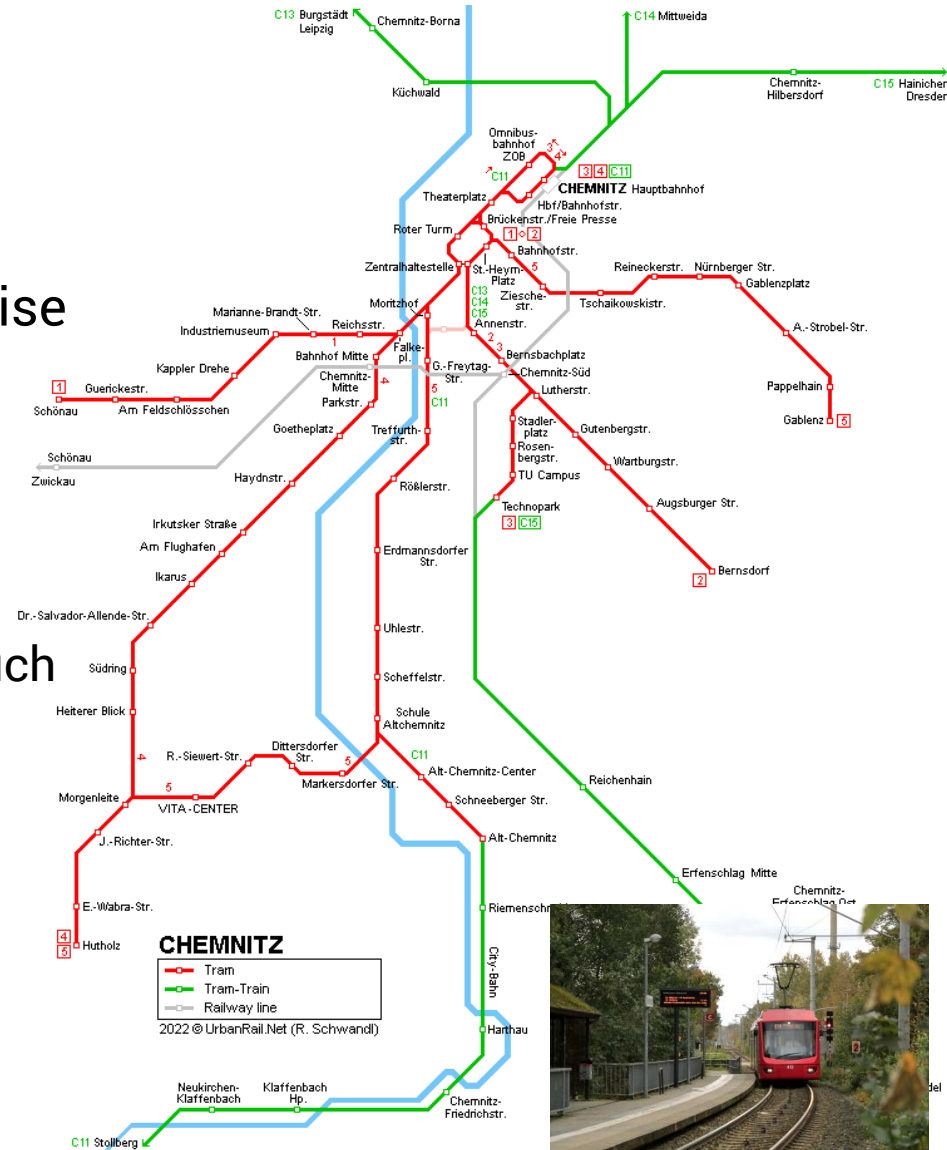
- Meterspur (Meterspur)
- Separate Gleisanlagen außerorts
- Historisch früher als separate Gesellschaft OEG; inzwischen RNV



Quelle: <https://www.urbanrail.net/eu/de/hd/heidelberg.htm> & [de/ma/mannheim.htm](https://de.wikipedia.org/wiki/Oberrheinische_Eisenbahn-Gesellschaft)  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Oberrheinische\\_Eisenbahn-Gesellschaft](https://de.wikipedia.org/wiki/Oberrheinische_Eisenbahn-Gesellschaft)

# Chemnitz

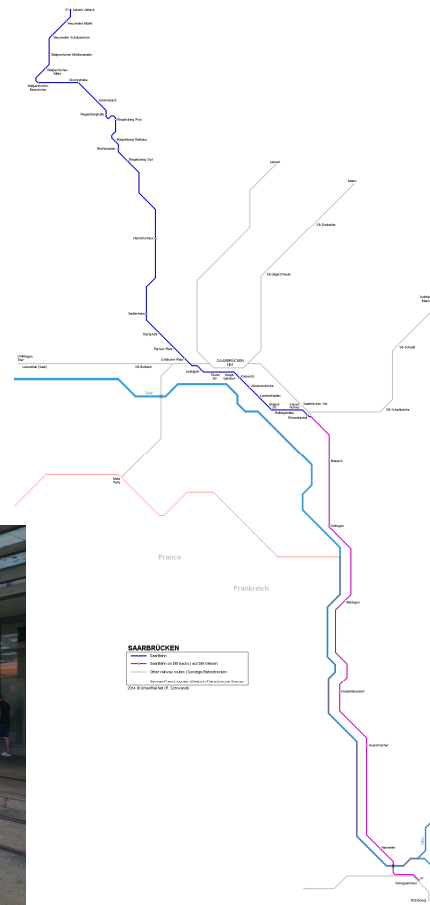
- Straßenbahn aus DDR-Zeit
- Ausbau: Nutzung Eisenbahngleise
- Pachtverträge mit DB
- 2001: 1. Strecke Stollberg  
1998 bis 2008: Fahrgastplus 886 %  
BOStrab (750V)
- Sukzessive weiterer Ausbau (auch mit 15kV/Hbf.)



Quelle: <https://www.urbanrail.net/eu/de/c/chemnitz.htm>  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Chemnitzer\\_Modell](https://de.wikipedia.org/wiki/Chemnitzer_Modell)

# Saarbrücken: grenzüberschreitend

1958:  
 Historische Straßenbahn  
 eingestellt



Seit 1997: mit 2-Systemwagen  
 (Karlsruher Modell) auf  
 Eisenbahngleisen nach  
 Frankreich (Saargemündes)

Fahrzeughersteller:  
 Bombardier (Alstom)

Quelle: <https://www.urbanrail.net/eu/de/sb/saarbruecken-map.gif> / Photo: eigene Aufnahmen



# Frankreich

---

- Nicht nur reine Verkehrsprojekte
- Regional- und stadtplanerische Implikationen
- Straßenbahn als „Motor der Stadtentwicklung“
- Busnetz, Radverkehr und Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen immer mit geplant
- Anlass, Zukunftsziele Stadt, Umwelt und Verkehr neu zu diskutieren
- Architektur und Design zur Aufwertung des Image von Städten / Stadtteilen (auch Gestaltung Fahrzeuge)
- **VERSEMENT MOBILITÉ** (Nahverkehrsabgabe, Lohnsummensteuer)

# Straßenbahnen in Frankreich



Grenoble



Lyon



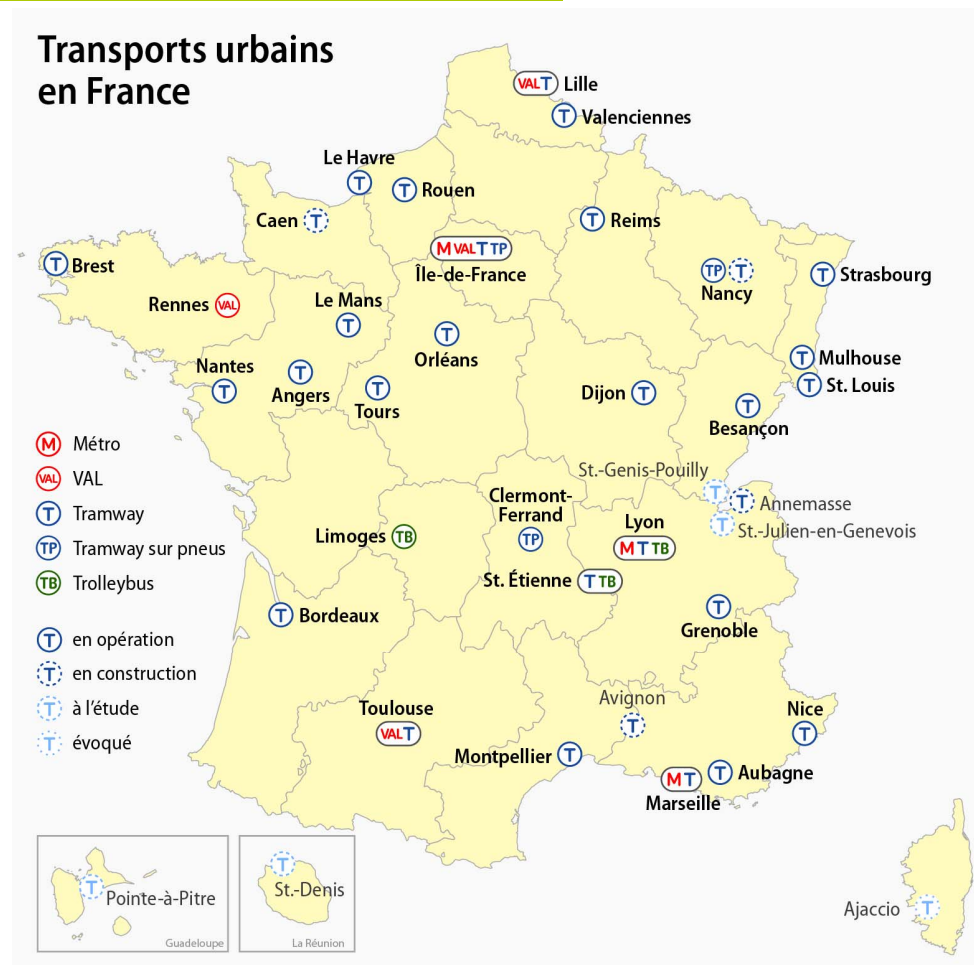
Montpellier

Paris



Photos: eigene Aufnahmen

# Straßenbahnen in Frankreich





# Straßenbahnen in Frankreich (Nantes)

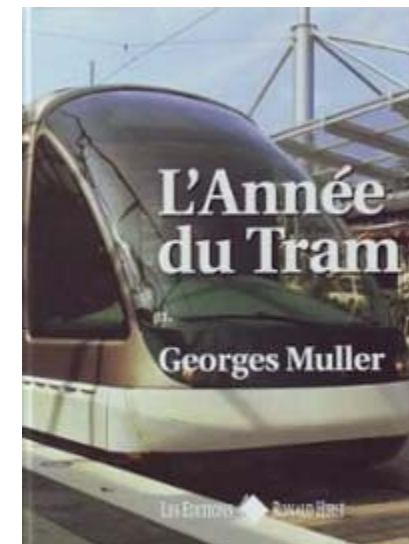
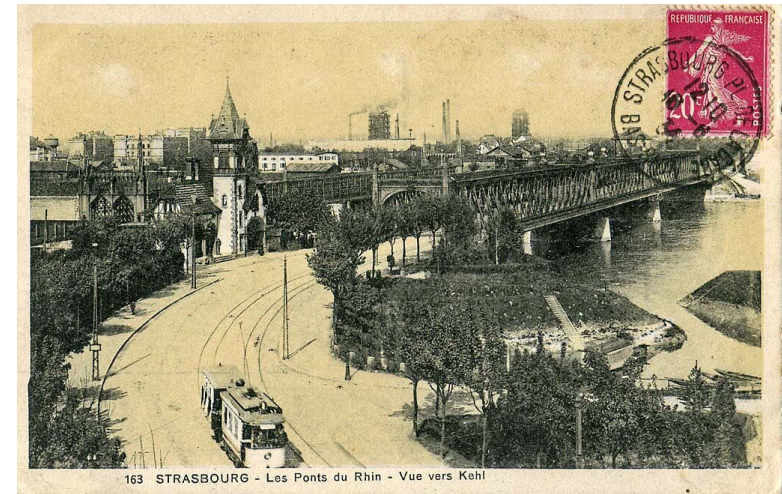
Nantes:  
gemeinsame  
Nutzung der  
Fahrbahn



Photo: [https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway\\_de\\_Nantes](https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_de_Nantes)

# Strasbourg

- Ende 19. Jh. bereits Straßenbahn (82,7 km)
- Einstellung 1960
- 1989 Catherine Trautmann => Maire
- George Muller (1990-2007: CTS)
- 1994: 1. Linie (9,8 km)
- 2025: Netzlänge 49 km (Linien 68,3 km)



Quelle: [https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway\\_de\\_Strasbourg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Tramway_de_Strasbourg) / [www.amazon.com](http://www.amazon.com)

[illegible]

17. November 2025

## Kagermeier: Renaissance der Straßenbahn

59



# Strasbourg: Design Bahnen



CITADIS (Alstom)

Photos: eigene Aufnahmen

# Strasbourg: Homme de Fer



Photos: eigene Aufnahmen



# Strasbourg: Verkehrsraumeffekte



Photos: eigene Aufnahmen



# Strasbourg: Stadtraumgestaltung



Photos: eigene Aufnahmen





vorher

Quelle: Heipp (2015): Zukunft der Region durch nachhaltige Verkehrsentwicklung  
Kagermeier: Renaissance der Straßenbahn





nachher

Quelle: Heipp (2015): Zukunft der Region durch nachhaltige Verkehrsentwicklung  
Kagermeier: Renaissance der Straßenbahn



# Strasbourg: Avant et Après



Quelle: [www.carfree.fr](http://www.carfree.fr)

# Strasbourg: Avant et Après



Landsberg



Kibitzenau



Wacken



Alouettes



2008

Quelle: [www.carfree.fr](http://www.carfree.fr)



# Strasbourg: Kehl (2017)



Photos: eigene Aufnahmen



# Strasbourg: Intermodal



Photos: eigene Aufnahmen

# Frankreich

Stadt	Fahrgäste 1999 in Mio	Fahrgäste 2007 in Mio	Differenz 1999/2007	Maßnahmen 1999-2007
Bordeaux	64,5	84,6	31%	Neueinführung Straßenbahn
Montpellier	28,8	53,8	87%	Neueinführung Straßenbahn
Nantes	82,3	109,5	33%	Erweiterung Straßenbahn (Fahrgäste 1984-1999 = +64%)
Orléans	16,1	24,8	54%	Neueinführung Straßenbahn
Strasbourg	63,0	89,3	42%	2. Stammstrecke Straßenbahn (Fahrgäste 1990-1999 = +47%)

Quelle: Heipp (2015): Zukunft der Region durch nachhaltige Verkehrsentwicklung

# Schlussfolgerungen

---

- Vieles machbar, wenn politischer Wille vorhanden
- Frankreich: Finanzierung / Geschwindigkeit
- Oftmals Nutzung von bestehenden Bahnstrecken
- GVFG bis 2020: separater Gleiskörper dominiert
- Individuelle Lösungen: kein One-Fits-All





**Danke**

für Ihre Aufmerksamkeit!



... und bin gespannt auf Ihre  
Fragen und die Diskussion